**CONVENTION**

**DE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC**

**POUR L’EXPLOITATION DE LA LIAISON AERIENNE**

**STRASBOURG – MUNICH**

La présente convention comporte XX feuillets numérotés de 1 à XX (annexes incluses)

**La présente convention est conclue entre :**

**l’État**, représenté par le ministre chargé de l’Aviation civile,

et  
  
**La chambre de commerce et d’industrie Alsace Eurométropole**

représentée par son président agissant en qualité de mandataire de la Collectivité Européenne d’Alsace (CEA), de la Région Grand-Est, de la ville et Eurométropole de Strasbourg.

tous deux désignés sous le terme de « Etat » et « Chambre de commerce et d’industrie Alsace Eurometropole » ou, ensemble, de « parties concourant au financement »

d’une part,   
et  
  
**(Nom à remplir par le candidat)**

**(Adresse à remplir par le candidat)**

représentée par **(nom et fonction à remplir par le candidat)**

désignée sous le vocable de « transporteur »,

d’autre part.

**Article 1 : Objet de la convention**

La présente convention de délégation de service public a pour objet l’exploitation, en exclusivité, de la liaison aérienne Strasbourg – Munich.

**Article 2 : Durée de la convention**

Sous réserve des clauses de résiliation prévues à l’article 8, la présente convention est valable à compter du 9 avril 2026 et prendra fin le 8 avril 2028.

En cas de résiliation par l’une ou l’autre des parties ainsi qu’à l’échéance du terme contractuel, le transporteur conserve la responsabilité des opérations effectuées pendant la période de validité du contrat.

**Article 3 : Définition du service**

Le service doit être conforme aux obligations de service public publiées au *Journal officiel* *de l’Union européenne* du XX août 2025, sous la référence - C/2025/XXXX relatif à la liaison entre Strasbourg (France) et Munich (Allemagne) [[1]](#footnote-1). Ces obligations sont reproduites dans l’annexe 1 de la présente convention.

Il est rappelé que toute exploitation de service aérien régulier sur le territoire français est soumise au dépôt préalable d’un programme d’exploitation auprès des autorités aéronautiques françaises, dans les conditions prévues à l’article R. 6412-25 et 26 du code des transports. Ce programme d’exploitation, comprenant notamment le détail des éventuels affrètements, franchises et partages de code, doit être déposé auprès des services de la direction générale de l’Aviation civile au moins un mois avant le début de sa mise en œuvre.

**Article 4 : Conditions d’exploitation**

Le transporteur s’engage à exécuter le service conformément à l’offre, qui figure en annexe 2 de la présente convention, sur la base de laquelle il a été retenu.

Toute évolution ou modification des conditions d’exploitation sous forme d’affrètement de longue durée, de partage de code ou de franchise devra faire l’objet de l’autorisation préalable de la direction générale de l’Aviation civile.

Le transporteur réalise son exploitation conformément aux dispositions du règlement (UE) 965/2012 applicables au transport aérien commercial.

Sauf cas exceptionnels, justifiés par la nécessité d’assurer pour une courte durée la continuité du service et faisant l’objet d’une autorisation explicite de la direction du Transport aérien de la direction générale de l’Aviation civile, est prohibé le recours aux moyens d’un transporteur aérien non titulaire d’une licence d’exploitation délivrée par la France ou un autre État membre de l’Union européenne ou partie à l’accord sur l’Espace économique européen ou à tout autre accord ayant la même portée en matière de transport aérien.

Le transporteur s’engage à répondre sans délai à toute demande de la direction générale de l’Aviation civile concernant les événements qui doivent être pris en compte et rapportés à l’autorité de tutelle de l’Aviation civile, au sens des articles 4 et 5 du règlement (UE)   
n° 376/2014 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile, modifiant le règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil et les règlements de la Commission (CE) n° 1321/2007 et (CE) n° 1330/2007.

Dans ses relations avec les autorités publiques ainsi qu’avec la clientèle avant, pendant et après le vol, le transporteur aérien doit utiliser la langue française.

**Article 5 : Vérification et examen annuel de l’exécution du service**

Les parties concourant au financement peuvent procéder à tout moment à des opérations de vérification pour constater la correspondance entre les prestations exécutées et les obligations de service public que le transporteur s’est engagé à respecter.

Le non-respect d’une obligation de service public peut entraîner, suivant les cas, l’application de réductions dans les conditions prévues par l’article 9, ou la résiliation de la convention dans les conditions prévues par l’article 8. En tout état de cause, l’examen annuel de l’exécution du service donne lieu à l’établissement d’un procès-verbal signé des cocontractants ou de leurs représentants, au plus tard six mois après la fin de l’année d’exploitation considérée.

Ce procès-verbal est établi comme suit :

– sur la base d’un bilan annuel d’exploitation, un premier projet de procès-verbal est adressé par l’État aux autres parties, pour signature, au plus tard deux mois après la fin de l’année d’exploitation considérée ;

– à défaut de signature de l’ensemble des parties dans le délai global de six mois après la fin de l’année d’exploitation considérée, le dernier projet établi par le représentant de l’État est réputé accepté par les autres parties.

**Article 6 : Détermination du montant de compensation financière à verser au transporteur**

Le transporteur s’engage sur les niveaux maximaux de compensation financière qu’il a présentés à l’appui de son offre pour chaque période annuelle d’exploitation, soit respectivement :

* **(à remplir par le candidat) euros** pour la première année d’exploitation, allant du inclus ;
* **(à remplir par le candidat) euros** pour la deuxième année d’exploitation, allant du inclus ;

Lorsque le transporteur estime qu’une modification imprévisible des conditions d’exploitation justifie la révision du montant maximal de la compensation financière, il lui appartient de présenter une demande motivée aux autres parties signataires, qui disposent d’un délai de deux mois pour se prononcer. Le contrat peut alors être modifié par avenant.

Le montant de la compensation financière effectivement accordée au transporteur est déterminé chaque année, ex post, en fonction des dépenses et des recettes effectivement engendrées par le service, dans la limite des montants mentionnés ci-dessus. En outre, le montant maximal annuel de la rémunération du transporteur en application de l’article 17.8 du règlement 1008/2008 ne pourra pas excéder 6% des recettes réelles de la liaison sur chaque période.

Cette compensation financière correspond à la différence entre les dépenses réelles hors taxes (TVA, taxes spécifiques au transport aérien) d’exploitation du service et les recettes commerciales, hors taxes (TVA, taxes spécifiques au transport aérien), procurées par celui-ci.

Sur la base du décompte financier annuel et des autres documents justificatifs joints à celui-ci, mentionnés à l’article 7 ci-dessous, et présentés par le transporteur, il est procédé par l’une ou l’autre des deux autres parties, ou conjointement par celles-ci, à un examen financier annuel du montant de compensation financière à verser au transporteur, celui-ci étant, le cas échéant, diminué des réductions appliquées conformément à l’article 9 ci-dessous. Cet examen annuel peut donner lieu à des contrôles sur pièces et sur place par un ou des représentants des parties concernées. Ce représentant peut être un prestataire de services désigné par l’une ou l’autre des deux parties ou, le cas échéant, conjointement par les deux parties.

La détermination du montant de compensation financière à verser au transporteur donne lieu à l’établissement d’un procès-verbal signé des cocontractants ou de leurs représentants..

**Article 7 : Modalités de versement de la compensation financière**

La TVA n’est pas applicable aux subventions versées, qui sont des subventions d’équilibre.

La compensation financière est prise en charge **par l’État à hauteur de 100%.**

Les paiements des personnes publiques contribuant à la compensation financière sont effectués sous forme d’acomptes et de solde, selon les modalités suivantes :

* Pour chacune des trois périodes, les acomptes au nombre de trois, sont déterminés comme suit :
* le premier acompte représente, pour chacune des parties participant au financement, 20 % de sa participation financière prévisionnelle, calculée sur la base du niveau maximal de compensation financière indiqué à l’article 6 pour la période considérée. La demande du transporteur doit rappeler l’objet de son service, les références de la convention en cours et détailler le calcul permettant de fixer la somme à payer au titre de premier acompte ; cette demande ne pouvant être présentée qu’à l’issue du troisième mois d’exploitation.
* le deuxième acompte, portant le montant total d’acomptes versés à 40 % de la participation financière prévisionnelle de chacune des parties participant au financement (éventuellement révisée à la baisse en fonction des premiers mois d’exploitation), répond aux mêmes règles que celles déterminées pour le versement du premier acompte ; cette demande ne peut être présentée qu’à l’issue du sixième mois d’exploitation ;
* le troisième acompte, portant le montant total d’acomptes versés à 60 % de la participation financière prévisionnelle de chacune des parties participant au financement (éventuellement révisée à la baisse en fonction des premiers mois d’exploitation), répond aux mêmes règles que celles déterminées pour le versement des précédents acomptes ; cette demande ne peut être présentée qu’à l’issue du neuvième mois d’exploitation ;
* Pour les trois périodes, le solde n’est versé qu’après signature des procès-verbaux tels que définis aux articles 5 et 6.

Ce décompte doit être accompagné :

* des comptes analytiques de l’entreprise sur la liaison considérée attestés par un commissaire aux comptes (ou par son équivalent dans le pays de l’Union européenne dont dépend le transporteur), présentés selon le modèle joint en annexe III ;
* et, le cas échéant, d’une note explicative précisant le détail et les modalités d’affectation à la liaison des différents postes de coûts, sur la période considérée, si les différentes pièces fournies par ailleurs ne permettent pas de les déterminer.

Le solde ne pourra être versé qu’après la signature des procès-verbaux prévus aux articles 5 et 6 ci-dessus.

Le transporteur sera par ailleurs tenu, après détermination de la compensation financière qui lui est due sur la période d’exécution de son service, de rembourser, le cas échéant, les sommes indûment perçues à titre d’acompte.

Les demandes d’acompte et de solde ainsi que les documents justificatifs à produire à l’appui du paiement du solde doivent parvenir à l’adresse suivante :

**Direction générale de l’Aviation civile**,

Direction du Transport aérien,

Sous-direction des Transporteurs et Services aériens

Bureau des Transporteurs et de l’Intervention publique (SDS1)

50, rue Henry-Farman, 75 720 Paris Cedex 15,

Pour l’État, l’ordonnateur principal de la dépense est le ministre chargé de l’Aviation civile ou son délégataire, le comptable assignataire est le contrôleur budgétaire près le ministère du partenariat avec les territoires et de la décentralisation.

Le transporteur devra demander le versement du solde dans le délai de dix-huit mois à compter de la fin de chaque période annuelle d’exploitation de la liaison. Si, après mise en demeure par le ministre chargé de l’Aviation civile de lui adresser les pièces justificatives nécessaires au versement dudit solde, le transporteur n’a pas transmis lesdits documents dans un nouveau délai de trois mois, le ministre chargé de l’Aviation civile et le Président de la Chambre de commerce et d’industrie Alsace Eurométropole pourront liquider la subvention sur la base du montant maximal de compensation financière prévisionnelle, en y appliquant les réductions financières mentionnées à l’article 9.

**Article 8 : Résiliation**

**8.1**. La présente convention peut être résiliée par l’une des parties signataires par lettre recommandée avec accusé de réception adressée aux autres parties, en respectant un préavis de six mois avant la date d’interruption des services qui est précisée dans ce courrier. Ce préavis peut être ramené à quatre mois d’un commun accord entre les parties.

**8.2.** En cas de non-respect constaté par l’Etat et par la chambre de commerce et d’industrie de l’une des obligations de service public sur lesquelles il s’est engagé, le transporteur est informé par lettre recommandée, dûment motivée, des griefs qui lui sont opposés et est invité à se conformer à ses obligations. Cette lettre est envoyée par l’une au moins des deux autres parties qui s’en informent mutuellement. A l’issue d’une période d’un mois à compter de la date d’envoi de la lettre recommandée, si le transporteur n’assure pas le service dans les conditions initialement fixées, il est réputé avoir résilié la convention sans préavis. Dans ce cas, le transporteur se voit appliquer la pénalité mentionnée à l’article 9.B.2 sur la base d’un nombre de mois de carence fixé forfaitairement à six mois.

Toutefois, pour éviter toute rupture de continuité du service, les parties peuvent, dans le délai d’un mois courant après l’envoi de la lettre recommandée mentionnée à l’alinéa précédent, décider d’un commun accord que le transporteur assure l’exploitation, jusqu’à la sélection d’un nouvel exploitant, dans des conditions convenues entre les parties : ces conditions font alors l’objet d’un avenant à la présente convention.

Pendant cette période, le transporteur ne se voit pas appliquer les pénalités prévues à l’article 9 de la présente convention, si les manquements aux obligations de service public observés le cas échéant sont conformes aux conditions convenues entre les parties. En outre, le transporteur ne se voit pas appliquer de pénalité pour résiliation de la convention sans préavis.

**Article 9 : Pénalités et réduction de la compensation financière versée au transporteur**

**9.A/ Application des pénalités**

Sans préjudice de l’application des dispositions de l’article R. 6432-2 du code des transports, les réductions suivantes sont appliquées à la compensation financière maximale fixée à l’article 6 (ou à la compensation due, si le déficit réel est inférieur au montant maximal de compensation) en cas de manquements aux obligations de service public. La détermination des valeurs N', N, J', J, A' et A ci-dessous est arrêtée conjointement par les services de la direction générale de l’Aviation civile et par Chambre de commerce et d’industrie Alsace Eurométropole sur la base des éléments suivants :

– procès-verbal d’examen de l’exécution du service prévu à l’article 5 ;

– observations formulées par le transporteur aérien sur les raisons des manquements aux obligations de service public qui lui seraient imputables.

**9.B/ Calcul des pénalités**

**9.B.1 Absence d’exploitation de la liaison hors cas de force majeure**

En l’absence d’exploitation de la liaison attribuée pendant plus d’un mois, hors cas de force majeure,la pénalité est forfaitairement fixée à la moitié de la compensation maximale demandée pour la période d’exploitation considérée. Par ailleurs, les réductions prévues par les paragraphes 9.B.2 et suivants s’appliquent dès que la liaison est exploitée.

**9.B.2 Non-respect du délai de préavis**

Au cas où le transporteur ne respecterait pas le délai de préavis d’interruption des services prévu à l’article 8 de la présente convention, et au cas où aucune amende administrative n’est prononcée pour ce motif, en application de l’article R. 6432-2 du code des transports, à son encontre, il est appliqué une réduction du montant maximal de la compensation financière au titre de la période d’exploitation considérée, calculée selon la formule suivante :

R = D x M’,

où

R : montant de la réduction ;

D : douzième de la compensation financière maximale pour la période d’exploitation annuelle considérée ;

M’ : nombre de mois de carence par rapport au délai de préavis de 6 mois (arrondi à l’entier inférieur).

**9.B.3 Non-respect du nombre de vols**

Au cas où le transporteur annulerait, pour des raisons qui lui sont imputables, un nombre de vols supérieur à 3 % du nombre de vols requis par les obligations de service public ou déterminés conventionnellement, il est appliqué une réduction du montant maximal de la compensation financière au titre de la période d’exploitation considérée, calculée selon la formule suivante :

,

où

R : facteur de réduction ;

N : nombre de vols requis par les obligations de service public ou déterminés conventionnellement ;

N' : nombre de vols annulés pour raisons imputables au transporteur au-delà de 3 % des vols requis par les obligations de service public ou déterminés conventionnellement.

**9.B.4 Non-respect de la capacité minimale exigée**

Au cas où le transporteur n’utiliserait pas un appareil offrant une capacité conforme à celle requise par les obligations de service public ou déterminés conventionnellement, il est appliqué une réduction du montant maximal de la compensation financière au titre de la période d’exploitation considérée, calculée selon la formule suivante :

,

où

R : facteur de réduction ;

A' : différence entre le nombre de sièges offerts et le nombre de sièges requis ou déterminés conventionnellement ;

A : nombre de sièges requis ou déterminés conventionnellement ;

N : nombre de vols requis par les obligations de service public ou déterminés conventionnellement ;

N' : nombre de vols annulés pour raisons imputables au transporteur au-delà de 3 % des vols requis par les obligations de service public ou déterminés conventionnellement.

**9.B.5 Non-respect de toute autre obligation de service public**

Pour tout autre cas de manquement limité aux obligations de service public (par exemple en termes d’horaires des vols les jours de session du Parlement européen ou d’escale avec changement d’appareil), il est appliqué une réduction du montant maximal de la compensation financière au titre de la période d’exploitation considérée, calculée selon la formule suivante :



où

R : facteur de réduction ;

J : nombre de jours d’exploitation requis par les obligations de service public ;

J' : nombre de jours de manquements aux obligations de service public.

**9.C/ Réduction de la compensation en cas d’impossibilité d’exploitation pour cause de force majeure**

Au cas où le transporteur ne pourrait exploiter la liaison concernée, pour cause de force majeure, le montant de la compensation financière est réduit au prorata des vols non effectués.

**Article 10: Litiges**

D’un commun accord, les parties conviennent de rechercher un règlement à l’amiable pour tous les litiges pouvant naître de l’interprétation ou de l’exécution de la présente convention.

Si, à cette occasion, un différend survient entre le transporteur et les parties concourant au financement, il fait l’objet de la part du transporteur d’un mémoire de réclamation. Les parties concourant au financement disposent d’un délai d’un mois à compter de la réception dudit mémoire pour notifier leur décision. L’absence de décision vaut rejet de la réclamation. Après un rejet de réclamation, le transporteur peut porter l’action en justice devant le Tribunal administratif compétent, en l’espèce celui de Paris.

En dernier ressort, tout litige subsistant entre les parties pourra être porté devant le Tribunal administratif de Paris.

**Article 11 : Obligations du transporteur**

**11.A/ Obligation de discrétion**

Le transporteur s’engage pour lui ou toute autre personne agissant pour son compte à tenir confidentielle toute autre communication de renseignements ou documents que celle expressément prévue à la présente convention et à ne faire, dans les mêmes conditions, aucune communication sur les missions qui lui sont confiées. Tout manquement à l’obligation de discrétion justifie la mise en œuvre immédiate à l’encontre du transporteur des poursuites prévues par les articles 411-6 et 226-13 du code pénal. Tout incident en la matière doit être impérativement porté dans les plus brefs délais à la connaissance du représentant de l’Etat ainsi qu’au représentant de la Chambre de Commerce et d’Industrie Alsace Eurometropole.

**11.B/ Accord commercial**

Dans le cas où, pour l’exploitation de la liaison faisant l’objet de la présente convention, le transporteur a conclu un accord commercial avec un autre transporteur aérien communautaire, il reste seul responsable du respect des obligations découlant de la convention de délégation de service public.

Fait à , le

**Le transporteur :**

M/ Mme prénom NOM, fonction

Fait à , le

**La Chambre de commerce et d’industrie Alsace Eurometropole**

M/ Mme prénom NOM, fonction

Fait à Paris, le

**Le ministre chargé de l’Aviation civile :**

**Le contrôleur budgétaire près la direction générale de l’Aviation civile:**

**A N N E X E 1**

Cette annexe reproduit les obligations de service public publiées

au *Journal officiel* de la République française du 30 juillet 2025 s’agissant des obligations de service public imposées sur les services aériens réguliers entre Strasbourg et Munich

Insérer ici les OSP (Pdf) publiées au JORF

**A N N E X E 2**

**Offre de la compagnie (à compléter par le candidat) incluant**

**le compte analytique prévisionnel de la liaison Strasbourg- Munich**

**et la subvention demandée**

**A N N E X E 3**

**Modèle de compte analytique de la liaison Strasbourg-Munich**

**qui devra être produit par la compagnie (à compléter par le candidat)**

**pour paiement du solde de la subvention**

**pour une année d’exploitation**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  | **ville (a/d) – ville (a/d)** | 9 avril 2026 – 8 avril 2027 | 9 avril 2027 – 8 avril 2028 |  |
|  |  | Type d’appareil |  |  |  |
|  |  | Capacité de l’appareil |  |  |  |
|  |  | Temps de vol par rotation |  |  |  |
| (b) |  | Heures de vol sur la période |  |  |  |
|  |  | Heures de vol de mise en place sur la période |  |  |  |
|  |  | Heures de vol des appareils affrétés sur la période |  |  |  |
| (c) |  | Nombre d’appareils affectés à la liaison |  |  |  |
|  |  | Nombre de passagers sur la période |  |  |  |
|  |  | Passagers par vol |  |  |  |
|  |  | Sièges offerts sur la période |  |  |  |
|  |  | Nombre de fréquences sur la période |  |  |  |
|  |  | Coefficient de remplissage |  |  |  |
| (d) |  | Tarif classe affaires hors taxes |  |  |  |
| (d) |  | Tarif classe économique hors taxes |  |  |  |
| (e) |  | Recette moyenne par passager hors taxes |  |  |  |
| (e) |  | Recette moyenne par passager hors taxes  et hors commissions aux agences |  |  |  |
|  |  | Fret en kilogrammes sur la période |  |  |  |
|  |  | Tarif de base par kilogramme |  |  |  |
|  |  | Recette moyenne par kilogrammes hors taxes |  |  |  |
|  |  | Poste en kilogrammes sur la période |  |  |  |
|  |  | Tarif de base par kilogramme |  |  |  |
| (f) |  | Recette moyenne par kilogrammes hors taxes |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  | **Produits annuels hors taxes** |  |  | Total |
|  |  | Passagers |  |  |  |
|  | + | Fret |  |  |  |
|  | + | PPoste Poste |  |  |  |
|  | + | Autres |  |  |  |
| (e) | = | **CA hors taxes** |  |  |  |
|  | – | Commissions aux agences |  |  |  |
| (e) | = | **CA hors taxes et commissions aux agences** |  |  |  |
| (g) | + | Autres produits |  |  |  |
|  | = | **Total produits de l’année** |  |  |  |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  | **Charges annuelles**  **(Y compris frais de mise en place)** | 9 avril 2026 – 8 avril 2027 | 9 avril 2027 – 8 avril 2028 | Total |
| (h) |  | Loyers coques |  |  |  |
| (i) | + | Frais financiers coques |  |  |  |
| (i) | + | Amortissements coques |  |  |  |
| (j) | + | Salaires, charges et frais d’équipage |  |  |  |
|  | + | Entretien (y compris provisions gros entretien) |  |  |  |
|  | + | Assurances coques, passagers, dommages aux tiers |  |  |  |
| (k) | + | Frais d’affrètements |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  | + | Carburants avion |  |  |  |
|  | + | Commissariat |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
| (l) | + | Redevances de navigation aérienne |  |  |  |
|  | + | Redevances aéroportuaires et passagers |  |  |  |
|  | + | Frais d’assistance en escale |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  | + | Frais de publicité de ligne |  |  |  |
|  | + | Frais commerciaux |  |  |  |
| (m) | + | Frais généraux et de structure |  |  |  |
| (m) | + | Autres et aléas |  |  |  |
|  | = | **Total des charges par période** |  |  |  |
|  |  | Coût total par heure de vol |  |  |  |
|  |  | Coût total par fréquence |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  | **Total des produits par période (rappel)** |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  | **Résultat d’exploitation par période** |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  | **Compensation demandée** |  |  |  |

|  |  |
| --- | --- |
| (a)  (b)  (c)  (d)  (e)  (f)  (g)  (h)  (i)  (j)  (k)  (l)  (m) | Transmettre un compte prévisionnel d’exploitation par liaison  Hors heures de vols de mise en place et heures de vols des appareils affrétés  Préciser le nombre d’appareils réservés exclusivement pour cette liaison ou, si le(s) appareil(s) utilisés sur la liaison est (sont) également utilisé(s) sur d’autres liaisons, indiquer le ratio suivant :    (dans ce cas, le nombre d’appareils affectés à la liaison peut ne pas être entier)  Hors taxes d’aéroport, d’aviation civile et redevance passagers  Hors taxes sur la valeur ajoutée, d’aéroport et d’aviation civile  Hors taxe sur la valeur ajoutée  Y compris les subventions versées par d’autres personnes publiques  Loyers éventuels de crédit-bail en « loyers coques »  Ne pas retraiter les loyers de crédit-bail dans les frais financiers et amortissements  Salaires et charges PNT et PNC et frais d’étapes équipage  Total des frais d’affrètement à l’exclusion des frais restant à la charge de la compagnie exploitant la liaison (ces frais doivent être portés dans les postes de coûts correspondants)  RSTCA et redevances de route  Y-compris les coûts éventuels liés à l’assujettissement du transporteur au dispositif SEQE-UE |

1. . [↑](#footnote-ref-1)